

Holanda en el Caribe desde la perspectiva comparada. Aportación al debate sobre los modelos de expansión en los siglos XVII y XVIII¹

por Ana Crespo Solana

Las primeras expediciones

La expansión holandesa en el mundo atlántico ilustra una historia que se muestra paralela a la presencia de otras naciones mercantilistas y expansionistas. Aportó un importante grano de arena en la configuración del mundo atlántico, pero no fue del todo una excepción desde el punto de vista comparativo, con las formas de conquista, colonización, creación de espacios y sociedades, desarrollo de sistemas económicos, así como con el resto de los procesos de configuración colonial impulsados por la llegada de otras naciones. Históricamente, los jalones determinantes de la presencia holandesa en el Caribe pueden sintetizarse en un esquema concreto hasta entrado el siglo XIX. Se proyectaron diversos ensayos de colonización demográfica que apenas tuvieron éxito,

aunque desarrollaron una importante red de contrabando y comercio organizado al margen de todas las naciones y, paradójicamente (o más bien se podría añadir contradictoriamente), en connivencia con ellas mismas, que resultó ser uno de los más importantes factores para el espectacular avance del comercio interregional en toda el área de las Antillas y el Caribe continental. Uno de los capítulos más importantes de esta presencia tiene, no obstante, un marcado cariz capitalista y economicista ya que las redes de mercaderes holandeses, muchos de ellos de origen judío sefardí, asentados en Ámsterdam, propiciaron el desarrollo de las economías de plantación con el incremento de las intervenciones financieras, lo que daría lugar a la materialización de lo que fue la economía de plantación, según el modelo holandés por excelencia, ejemplificado en el caso de Barbados y después Surinam. Este modelo sería conocido en el marco de la economía política del Caribe como el de las *sugar island*, y fue un modelo que impuso un sistema económico común a la mayor parte de las Antillas, especialmente las no-hispánicas, y cuyo impacto en la configuración social y económica de dichas islas ha perdurado en el tiempo, sobreviviendo incluso a la abolición de la esclavitud.



Estampa colonial.

⁽¹⁾ Este ensayo está basado en mi conferencia "La expansión holandesa en el Atlántico" ofrecida en la XV Semana de Historia de América. Canarias y el Mundo Atlántico, dirigido por el Prof. Manuel Hernández González, el jueves 24 de abril de 2008. El trabajo forma parte del proyecto de investigación "Naciones y Comunidades: perspectivas comparadas en la Europa Atlántica, 1650-1830", (HUM-2006/01679) y dentro del programa de trabajo de la Red de Estudios Comparados del Caribe y Mundo Atlántico, HUM2007-30947-E (MEC).

⁽²⁾ La presencia holandesa en otras zonas de América se vio reflejada en diversos viajes de descubrimiento y expediciones con objeto de hacer algunos intercambios coyunturales pero que no tuvieron mucha trascendencia en el tiempo largo. Fueron los casos de los viajes de Hendirck Brouwer a Chile en 1643 o los de Jacob Le Maire y Guillermo Cornelio Schouten en 1619 al Estrecho de Magallanes. AAVV, *Colección de Historiadores de Chile y de documentos relativos a la historia nacional*, Tomo XLV: *Los Holandeses en Chile*, Santiago, Imprenta Universitaria, 1923.

⁽³⁾ Ana CRESPO SOLANA, *América desde otra frontera. La Guayana holandesa (Surinam), 1680-1795*, Madrid, 2006.

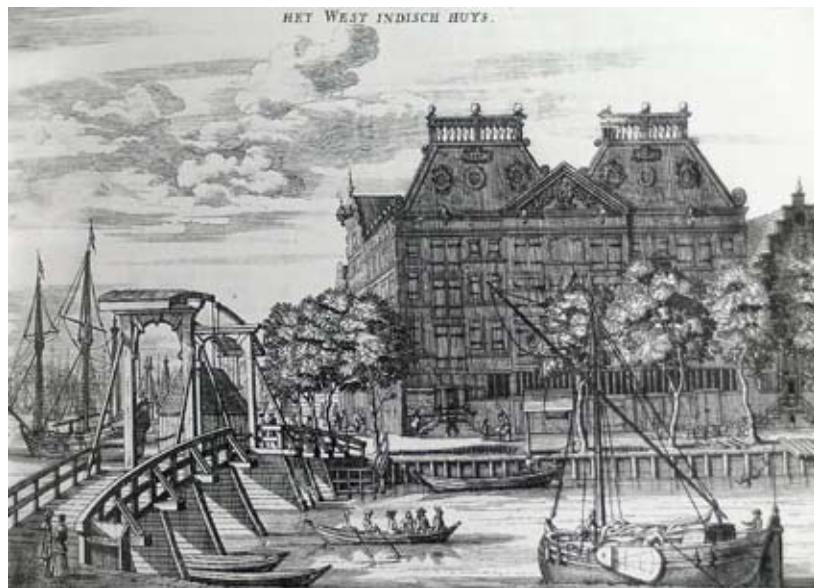
⁽⁴⁾ Las primeras expediciones holandesas al Caribe han sido situadas cronológicamente hacia 1542, por Clarence Haring, *The buccaneers in the West Indies in the Seventeenth century*, Londres, 1910, p. 47.

La historiografía ha marcado dos etapas claramente diferenciadas, así como dos áreas geográficas concretas donde se plasmó claramente la influencia holandesa, aparte de la fugaz colonia de Norteamérica y algunas llegadas esporádicas y coyunturales a Chile, Perú y el Río de La Plata, zonas estas últimas que apenas formaron parte del área de expansión holandesa, pero en donde también se hizo sentir su influencia comercial.² Las áreas de expansión por antonomasia de la República Holandesa fueron, desde finales del siglo XVI, algunas islas antillanas del Caribe y la Guayana. Esta última experimentó una fuerte transformación hasta convertirse en una región puramente caribeña, desde el punto de vista de su funcionalidad económica y sus características sociales.³ Desde el punto de vista cronológico, se puede comprobar una primera época que coincide con los años cronológicamente paralelos a la guerra de los 80 años entre España y las Provincias Unidas. Es una época que se caracteriza por la infiltración de las flotas holandesas en el monopolio castellano en América y en el desarrollo parcial de un comercio directo con algunos enclaves dentro del monopolio hispano en el área antillana, zona costera norte de Tierra Firme y Reino de Nueva España, principalmente. Al mismo tiempo, los holandeses realizaban un intercambio con la población autóctona caribeña y de las islas antillanas, en territorios marginales y cercanos a los anteriormente citados. Los primeros proyectos llevados a cabo en estas expediciones apenas pretendían contactar con regiones exóticas donde poder intercambiar con la población autóctona algunas de las riquezas de estas zonas que empezaban a ser conocidas en la propaganda europea de finales del siglo XVI.⁴ A partir de la década de 1630 a 1640 el interés económico holandés por el Caribe y las Guayanas implicaba, ya no eventuales expediciones comerciales, sino la creación de un circuito comercial, establecido sobre unas bases político-administrativas y socioeconómicas. Dado su peculiar sistema político, basado en una república federal con provincias autónomas gobernadas por los Estados Provinciales y un organismo que unificaba solamente las actuaciones de las Provincias Unidas en política exterior, las provincias marítimas de Holanda y Zelanda y sus elites mercantiles fueron las que tomaron el impulso de diseñar lo que sería la política colonial de la República Holandesa, basada especialmente en la creación de compañías monopolísticas por acciones, como la West-Indische Compagnie (la WIC) y

otras sociedades que se fueron creando a medida que iban desarrollándose intereses colonizadores y proyectos de explotación económica. Puede decirse también que fue en el diseño de la política colonial en lo que se produjeron algunas diferencias, especialmente en lo referente a la constitución de organismos administrativos metropolitanos. La República Holandesa nunca gestionó la creación de instituciones administrativas y legislativas sobre las colonias, tal como pasó en el caso español con la creación del Consejo de Indias y la Casa de la Contratación. Mientras los Estados Generales, cuerpo gubernamental que aglutinaba competencias fiscales y en política exterior tomaba en algunas ocasiones, no siempre, iniciativas de defensa de las colonias, eran sólo las

compañías de comercio las que realizaban los proyectos coloniales o dirigían las directrices que atañían al comercio colonial. En la metrópolis se erigían unas casas o almacenes, tipo lonjas, eso sí, dedicadas a la administración comercial y al almacenamiento de mercancías, pero no eran organismos con competencias jurídicas.⁵

A partir de 1621 se empiezan a proyectar empresas de colonización comercial y demográfica. En realidad, estos proyectos guardaban importantes connotaciones



Edificio de la WIC en Ámsterdam.

⁽⁵⁾ Jonathan Israel, *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness and Fall, 1477-1806*, Oxford, 1995, pp. 325-327. Sobre la administración colonial Cornelius Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas, 1680-1791*, Assen, 1985, p. 199.

comparativas con las primeras empresas llevadas a cabo por los españoles e ingleses en sus zonas de influencia. Lo único que los diferencia a unos y a otros es el diferente alcance geográfico y cronológico de su empresa y el éxito en su desarrollo, sobre todo en lo que respecta a la cuestión demográfica. Todas eran empresas privadas, lideradas por un adelantado (en el caso español), mercader o jefe de expedición, que había recibido permisos de la Corona, del Parlamento o de la dirección de las grandes compañías, pero en todo caso, de la autoridad competente para la expedición y colonización, y todas buscaban la posibilidad de crear una sociedad de propietarios de tierras destinadas a la agricultura extensiva que fundamentaría el autosustento de la colonia, complementado con un comercio organizado a través de una vía marítima regular con la metrópoli.⁶ Todas buscaban hacer crecer la colonia con mano de obra indígena o esclava a través de distintos sistemas de control de la producción y de la explotación, aunque más tarde el modelo social que se implantaría en las economías de plantación de las Antillas hispánicas sería bien diferente de la que se iba a desarrollar en las sociedades del Caribe no-hispánico, con una población de mayoría negra y con un elevado índice de absentismo por parte de los plantadores.⁷ Españoles e ingleses también se enfrentaron a los mismos problemas en la colonización de algunas islas antillanas, como Puerto Rico o Jamaica, que más tarde crecerían sólo en virtud del aporte de mano de obra esclava (menor en la primera y mayor en la segunda) realizado por los asientos de los portugueses, y otras empresas negreras posteriores, pero que tuvieron escasos advenimientos de migración blanca libre, al menos durante la época colonial.⁸ Pero mientras la colonización española e inglesa de América conoció una gran expansión en las áreas continentales, la República Holandesa se vio acotada a la ocupación real de pequeñas islas antillanas donde también fueron un fracaso los proyectos de colonización, aunque sí fueron pobladas por una numerosa población negra. La minoritaria población blanca se constituyó por pobladores de diversos orígenes norte-europeos en la que los judíos se integraban en gran número.⁹ Proyectos de colonización demográfica, éxitos de las empresas mercantiles, regularidad en el establecimiento de una navegación controlada e incluso en el diseño de políticas coloniales efectivas basadas en una organización administrativa real, son puntos que pueden ayudar al establecimiento de comparaciones inter-imperiales. En el fondo, todas las naciones europeas prácticamente siguieron los mismos pasos en su penetración en el Caribe, extrayendo más o menos beneficios y siendo más o menos eficaces en la explotación del terreno, que es donde realmente podrían radicar las diferencias. El modelo de explotación económica se extendió por las Antillas, que solamente se fueron diferenciando entre ellas desde el punto de vista de la configuración social, especialmente en algunas de las grandes islas, como Cuba, cuando se produjo el *boom* azucarero a partir de la revolución haitiana de 1791.¹⁰

El impacto más importante de la presencia holandesa en el Caribe se hizo notar, sin embargo, en los aspectos económicos. A partir de la toma de Curaçao (1634) y, especialmente, inmediatamente después de la firma de la paz con España en 1648, se inicia una etapa en la que el capital neerlandés en América influirá en la materialización de los sistemas económicos de plantación. Esto se producirá de manera escalada, desde el caso de la injerencia financiera en Barbados, colonia inglesa, hasta los casos de Brasil y luego Surinam. Desde el año de la primera noticia documentada de la llegada de buques holandeses a las costas de Panamá, en 1572, los buques mercantes holandeses intentaban buscar una entrada al mercado español caribeño, dado que las mercancías transportadas por sus buques eran más baratas, siendo así más competitivas que las de ingleses y franceses.¹¹ Pero sobre todo, las casas de comercio holandesas buscaban desestabilizar el comercio español de la ruta de las flotas y galeones, que dejaba muchas zonas aisladas de su principal ruta comercial. Los mercaderes holandeses pretendían extraer productos americanos con destino a Europa, pero al mismo tiempo abrieron cauces de intercambio debido a la demanda en algunas islas antillanas, como Puerto Rico y la propia Cuba, de ciertas mercancías que las flotas españolas no podían abastecer, procedentes de otras zonas de la misma América (perlas, sal índigo, madera o cueros, por ejemplo). Al mismo tiempo, se

⁽⁶⁾ El caso español está perfectamente ilustrado en la obra de María del Carmen MENA GARCÍA, *Sevilla y las Flotas de Indias. La Gran Armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, Sevilla, 1998.

⁽⁷⁾ OOSTINDIE (Gert), *Roosenburg en Mon Bijou; Twee Surinaamse plantages, 1720-1870*, Dordrecht, 1989.

⁽⁸⁾ Luis M. DIAS SOLER, *Historia de la esclavitud negra en Puerto Rico*, Puerto Rico, Editorial Universitaria, 1981, pp. 45ss.

⁽⁹⁾ Pieter C. EMMER, "The Dutch Atlantic, 1600-1800. Expansion without Empire", *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas/ Anuario de Historia de América Latina*, 38/2001, pp. 31-49.

⁽¹⁰⁾ María Dolores GONZÁLEZ-RIPOLL, Consuelo NARANJO, Ada FERRER, G. GARCÍA y Josep OPATRYNY, (eds.) *El rumor de Haití en Cuba: Temor, raza y rebeldía, 1789-1844*, Madrid, 2004; Ramiro GUERRA Y SÁNCHEZ, *Azúcar y población en Las Antillas*, Madrid, 1935.

⁽¹¹⁾ Archivo General de Indias, Patronato 26. Memoria sobre la llegada de barcos holandeses a las costas de Panamá, año 1572.

⁽¹²⁾ Algunos casos descritos en Isabelo MACIAS DOMÍNGUEZ, *Cuba en la primera mitad del siglo XVII*, Sevilla, 1978, pp. 350ss. Ver, asimismo Ramón AIZPURUA AGUIRRE, *Curaçao y las costas de Caracas: Introducción al estudio del contrabando en la provincia de Venezuela, en tiempos de la Compañía Guipuzcoana, 1730-1780*, Caracas, 1993.

⁽¹³⁾ Manuel HERRERO SÁNCHEZ, "La explotación de las salinas de Punta de Araya. Un factor conflictivo en el proceso de acercamiento hispano-neerlandés (1648-1677)", *Cuadernos de Historia Moderna*, nº 14 (1993), pp. 183-184.



Fortaleza Santiago de León de los caballeros.

⁽¹⁴⁾ Tal como se aprecia en algunas narraciones antiguas como en "Summary Description manifesting that greater profits are to be done in the hot then in the cold parts off the Coast off America, And how much the public goods is concerned therein. Advertisement for the men inclined to plantations", Printed for Sir Balthazar Gerbier Kyt, Año 1660.

introdujeron productos textiles del norte de Europa, siendo una situación que era considerada como acto de piratería para los ojos de las autoridades hispánicas, pero constituyendo un hecho que poco a poco sería asimilado por la sociedad colonial en general. Esto también se dio en las costas venezolanas y en una amplia zona de Yucatán.¹² Una de las actividades más deseadas en ese momento por los mercaderes holandeses y zelandeses fue la extracción de la sal de Punta de Araya, en las costas de Cumaná, actividad que generó diversos pleitos con las autoridades españolas.¹³ Podría decirse que las razones de estas primeras expediciones se balancean entre lo que eran viajes de descubrimiento de tierras míticas (como el mito de El Dorado, muy presente en la iconografía holandesa de la época) y la búsqueda de oportunidades de comerciar, intercambiar productos o el trueque con objeto de conseguir productos tropicales. El crecimiento de la demanda provocada por estos nuevos colonizadores norte-europeos estimuló el cultivo de productos en aquellos territorios, como fue el tabaco, en tierras de Venezuela y la Costa Salvaje. Y, lo que es más, su transporte hacia Europa pareció incrementarse por este comercio realizado por neerlandeses e ingleses ya a finales del siglo XVI y en las primeras décadas del XVII.

Pero es hacia 1624 cuando aparecen indicios que demuestran la posibilidad de que se empezara a observar un posible interés en el beneficio extraíble en la importación masiva de productos coloniales hacia Europa, algunos de ellos sin elaborar como la cochinilla, el cuero, o el tabaco (en el que los holandeses se interesaron antes que en el azúcar), para la elaboración de manufacturas en la incipiente industria norte-europea. El interés en el tabaco pudo ser también un incentivo para algunos proyectos pequeños de colonización agrícola en base a reducidas plantaciones de algunos territorios marginales en las islas antillanas.¹⁴ Al igual que los viajes de comercio e intercambio, estos peque-

ños proyectos eran, fundamentalmente, empresas particulares que irán surgiendo de forma paralela a las necesidades producidas por la extensión de este tipo de industrias en las Provincias Unidas. De hecho, hay un gran paralelismo entre los inicios de la proto-industrialización en la Europa Norte y el inicio y el desarrollo de las economías de plantación en el Caribe.

Funcionalidad comercial de los enclaves antillanos

En una década (1624-1634) los holandeses se apoderaron de algunas de las pequeñas islas antillanas (Aruba, Bonaire y Curaçao) aparte de su control sobre las denominadas *Benedenwindse Eilanden*, o islas de Barlovento, de las que formaban parte Saba, San Eustaquio y San Martín. Estas pequeñas antillas eran conocidas en la época como "islas inútiles" y habían sido marginadas de otras empresas colonizadoras europeas. Sin embargo, situadas 900 kms al noreste de las Islas Vírgenes (conocidas como *Bovenwindse Eilanden* o islas de Sotavento) constituyeron un espacio vital para la ocupación de una población transeúnte procedente de varios países europeos, dedicada al comercio y al contrabando y que desempeñó un papel primordial en el desarrollo acelerado de una economía intrarregional en toda el área del Caribe. Los primeros registros de asentamientos neerlandeses, y de otros europeos, incluyendo daneses y alemanes, en estas islas, datan de los años de la Tregua de los 12 años con España. Hacia 1621 venían barcos europeos a estas islas para abastecerse de recursos valiosos como madera y sal. La toma de Curaçao de forma oficial en 1634 por la expedición de Johan van Walbeeck, con una flota de la Compañía de las Indias Occidentales, introduce una importante clave desde el punto de vista de la

estructura organizativa de la presencia holandesa en las Antillas. Con la creación de la WIC se reafirmó, a nivel político y económico, el enlace entre los intereses privados y el soporte estatal y militar de la empresa colonizadora neerlandesa. Esta compañía aglutinó durante un tiempo, y sólo parcialmente, las empresas de colonización neerlandesa en el Atlántico. Lentamente experimentó la competencia de muchas otras compañías por acciones que se fueron creando en las provincias marítimas de los Países Bajos y protagonizaron el gran avance del comercio privado neerlandés en el Atlántico.¹⁵

Hasta cierto punto se puede hablar de modelo de colonización holandesa, tal como aparece detallado en los documentos pertenecientes a la constitución de la WIC. Según su inspirador, Willem Uselincx, debía de ser una compañía colonizadora que se encargaría, ante todo, de conducir a familias neerlandesas y protestantes (de la Iglesia reformada calvinista) a los nuevos territorios americanos que fuesen conquistados por las flotas holandesas.¹⁶ Esta Compañía llevó a cabo repetidos intentos de colonización demográfica en los territorios de América. Un matiz diferencial en el modelo holandés de colonización es, precisamente, que éste se pretendía llevar a cabo bajo la supervisión de la dirección de la Compañía y no de los Estados Generales. Es decir, los procesos de colonización se forjaron dentro de un esquema que fue, desde el principio, articulado en torno a compañías por acciones y con una impronta de negocio privado. No fue considerado nunca un asunto de estado, tal como sucedió en el caso español. Los Estados Generales apoyaron las iniciativas privadas en los aspectos militares y políticos, aunque hay que decir que en el primer caso hubo muchos problemas, que en algunos casos produjeron consecuencias irreparables para la presencia holandesa en algunos lugares de América, como pasó en Nieuwe Amsterdam.¹⁷ La Compañía tenía un programa de colonización que contaba con la aportación de capital privado, repartido entre accionistas de las provincias. El programa pretendía la fundación de colonias de arraigamiento en donde las familias protestantes tendrían adjudicadas tierras en propiedad, ofreciéndoles también la Compañía facilidades de crédito a largo plazo y con bajos intereses (este será un modelo que posteriormente se trasladó a Surinam). En estos asentamientos se instaló un gobierno político y militar, con un gobernador que detentaría competencias en ambos temas y vigilaría por el cumplimiento de la fiscalidad fijada por la compañía colonizadora, detrás de la cual se encontraban los intereses económicos de las firmas metropolitanas.¹⁸ Aunque este modelo de proyecto de colonización demográfica se intentó también llevar a cabo en la isla de Curaçao, se materializó concretamente en la colonia de Nieuw Nederland, establecida junto al río Hudson en Norteamérica, que pasó a la soberanía británica en 1667.¹⁹

Amparados en el monopolio de la Compañía, las Provincias Unidas extendieron su influencia comercial por todas las pequeñas islas antillanas y la costa norte de Venezuela, aunque poco a poco se fue dando paso a la aparición de compañías privadas que ejercieron su influencia en detrimento de la propia WIC sometida a fluctuantes períodos de crisis, disoluciones y continuas restauraciones, no sin antes protagonizar algunos acontecimientos históricos de gran singularidad como la conquista de Brasil o el ataque a la flota de la plata española en la bahía de Matanzas en 1628.²⁰ Más que una gran aportación demográfica (que de hecho fracasó), el comercio de los neerlandeses con dichas regiones ayudó a la consolidación de una infraestructura de economía de plantación y al desarrollo de unas sociedades mixtas con minoría blanca. Prácticamente, si este fue el modelo holandés, ello se corresponde con un esquema que se fue trasplantando a las Antillas en general a partir de comienzos del siglo XVII. La posesión de Curaçao otorgó a la República la facilidad de disponer de un abastecimiento adecuado para su comercio en el Caribe, ya que esta isla sirvió de almacén, una especie de base subsidiaria al comercio de Ámsterdam, un *entrepôt* que fue utilizado como centro de distribución de productos europeos y lugar de aprovisionamiento de pertrechos para los navíos y urcas procedentes de la República, y más tarde, sobre todo, de almacenamiento de esclavos. El incremento de la aportación de esclavos desde este almacén caribeño holandés fue de vital



Surinam.

⁽¹⁵⁾ Willem W. KLOOSTER, *Illicit Riches. Dutch Trade in the Caribbean, 1648-1795*, Leiden, 1995.

⁽¹⁶⁾ La más completa y actualizada obra sobre la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales es Henk den HEIJER, *De Geschiedenis van de WIC*, Zutphen, 2002.

⁽¹⁷⁾ *Informe del Honorable Peter Stuyvesant, último director-General de New Netherland, sobre las causas del rendimiento de aquella colonia a los ingleses, 1665*, citado en Eleazar CÓRDOVA-BELLO, *Compañías Holandesas de navegación*, Sevilla, 1964, pp. 235-241.

⁽¹⁸⁾ P. M. Netscher, *Geschiedenis van de Koloniën Essequibo, Demerary en Berbice, van de vestiging der Nederlanders aldaar tot op onze tijd*, Den Haag, 1888.

⁽¹⁹⁾ Sobre los holandeses en Norteamérica puede verse bastante documentación existente en la Biblioteca Real de La Haya, en Países Bajos, y en la John Carter Brown Library, en USA. Un ejemplo de estas obras puede ser la escrita por Adrian van der Donck, *Beschryvinge van Nieuw-Nederland*, 1655, Koninklijke Bibliotheek, La Haya, Special Collections. Un trabajo de investigación importante sobre la presencia holandesa en América del Norte es la obra de Jaap Jacobs, *New Netherland. A Dutch Colony in Seventeenth-Century America*, Brill Academia Publishers, 2004.

⁽²⁰⁾ GOSLINGA, *Dutch in the Caribbean*, pp. 220ss.

importancia para el avituallamiento de las colonias de plantación, sobre todo tras el final de los asentamientos portugueses tras la guerra de independencia de Portugal. Se puede decir que en estas fechas se produjo un cambio de estrategia, un viraje a la ocupación efectiva de puertos, pequeñas islas y algunas regiones (concretamente



Monumento conmemorativo del ataque holandés a Puerto Rico.

⁽²¹⁾ Franklin W. KNIGHT, "El Caribe en la época de la Ilustración, 1788-1837", José Antonio PIQUERAS (ed.) *Las Antillas en la era de las Luces y la Revolución*, Madrid, 2005, pp. 3-27.

⁽²²⁾ Cornelius GOSLINGA, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas, 1680-1791*, Assen, 1985, pp. 204-205.

⁽²³⁾ Anthony Knivet, *Aanwerkelijke reys, en verwonderlijkseldame voovallen op de selve, van Anthony Knivet, gedaan uyt Engelland na de Zuyd-Zee, met Tomas Candís, anno 1591 en de volgende jaren: un aldereesrt uyt het Engelseh vertaald: met schoone koopere platen, en volkomen registers*, Leiden, 1706, Impreso, p. 65.

la penetración de la Guayana por los ríos Surinam y Essequibo) con el fin de establecer enclaves comerciales, factorías, cuya efectividad continuará durante más de la mitad del siglo XVIII. Este cambio de estrategia, ¿por qué se produce? En realidad, es una estrategia para contrarrestar el continuo peligro de las medidas adversas por parte de la Corona española y de otros rivales europeos, como la propia Inglaterra, pero también hay que decir que los mercaderes holandeses pretendían desarrollar su propio esquema de comercio y colonización. Al mismo tiempo buscaban almacenar mercancías en sus factorías caribeñas con el objeto de competir con el comercio de las flotas y galeones, y la única forma era adelantarse a esto y suplir a zonas marginales. Con este esquema simple y lógico lograron el

incremento del comercio intracaribeño y alentar las economías agrícolas de algunas áreas que empezaron a hacerse clientes casi dependientes de las flotas holandesas, como fueron los casos de Puerto Rico y Venezuela. Esta situación continuó durante todo el siglo XVIII.²¹ Hay que decir que otros factores fueron determinantes, como la rivalidad con Inglaterra, el desplazamiento hacia el Atlántico de los conflictos europeos que se tradujeron en una oleada de guerras (guerras anglo-holandesas, guerra de Sucesión española) y los cambios de alianzas coyunturales y el recrudescimiento de las políticas mercantilistas. No obstante, tras la paz con España en 1648, la República Holandesa conoció una buena etapa, culminante en la segunda mitad del siglo XVII e irregular pero sostenible a lo largo del siglo XVIII, tal como lo atestiguan los datos recogidos acerca de la navegación desde San Eustaquio con varias islas antillanas, la cual creció desde 1240 a 1770 navíos anuales entre 1744 y 1785.²² En definitiva, en su papel de intermediarios y transportistas, las Provincias Unidas extrajeron un gran partido de la situación internacional.

Cambio de estrategia: del tabaco al azúcar

El cambio de estrategia también se vio reflejado en una permutación del interés que pasó del tabaco al azúcar, como producto adecuado para la implantación de sistemas agrícolas dependientes del capital que los negociantes neerlandeses aportaron en algunas de las islas antillanas. La atracción que Brasil ejercía para las firmas de Ámsterdam, y en especial para las casas de comercio judías, desempeñó un importante papel para comprender la ocupación de las zonas de plantación de Bahía y Pernambuco. Uno de los primeros testimonios escritos sobre estos intereses puede verse en la narración de un viajero holandés por dichas plantaciones con el fin de recolectar información para las casas de comercio. El viaje de Knivet narra una de las más antiguas constataciones sobre la relación entre los señores de ingenios de Brasil y los negociantes de Ámsterdam, situando hacia 1591 el inicio de las aportaciones de capital a las plantaciones de Brasil para la compra de esclavos y la construcción de molinos.²³

En la segunda mitad del siglo XVII los negocios de las plantaciones de Barbados, en donde los holandeses habían aportado su peculiar paquete de servicios finan-

cieros, fletes y mano de obra esclava, así como el comercio de contrabando que se hacía desde Curaçao, eran muy rentables para las firmas de Ámsterdam. Dicha rentabilidad se daba principalmente por dos razones. Las zonas de monocultivo de plantación necesitaban una provisión de mano de obra esclava y una conexión por mar con fletes competitivos, que en gran parte eran aportados por el capital holandés en su calidad de intermediarios. Una segunda razón era puramente estratégica. Las pequeñas islas antillanas, incluyendo San Eustaquio y, sobre todo, Surinam, área donde los holandeses empezaron a instalar grandes plantaciones, eran bases adecuadas para competir con otras zonas ya que la producción era muy alta, al mismo tiempo que se ejercía un comercio al margen del monopolio de las firmas estatales, y en especial al margen del circuito de las flotas españolas y de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, que alimentaba, en gran parte, la propia supervivencia de los enclaves insulares.

Al igual que habían hecho antes en el Báltico, el control de distintos centros productivos con una economía anclada en modelos tradicionales era para los holandeses casi una premisa para lograr su posición de mayor beneficio y convertirse en intermediarios (en capital y fletes) de los aprovechamientos económicos que pudieran ofrecer otras zonas marginales de América. En Brasil fue la primera vez que los holandeses conseguían adueñarse de la producción de una zona azucarera para el transporte monopolizado a Ámsterdam. La experiencia brasileña es clave para entender la estrategia de colonización y explotación que posteriormente se conocería en la Guayana neerlandesa. Las razones de la ocupación de Brasil se remontan a la década de 1570, cuando la producción aumentó demandada por las necesidades del apogeo de la industria portuguesa de este producto colonial que se aprovechó de la vieja conexión entre Madeira y Amberes y su industria de refinera. Fue dicha conexión lo que puso en contacto a Brasil, a través de las islas atlánticas, con las más ricas fuentes de capital, ya que el capital siempre fue un problema para los plantadores de azúcar. Los habitantes de Flandes y Brabante financiaron entonces la primera expansión del azúcar brasileño, antes que una serie de acontecimientos bélicos europeos los hicieran emigrar, junto a una gran cantidad de mercaderes portugueses, hacia el Norte de las Provincias Unidas. Así, el papel de la República en Brasil puede considerarse como visto en diferentes planos que definen el método de la estrategia. La ocupación militar holandesa se extendió cronológicamente entre 1629 y 1654, pero su participación a nivel económico es muy anterior a estos años. Brasil era una colonia comercial de Holanda ya antes de 1629, es decir, antes de la conquista política. La República ya había conquistado una buena parte de los beneficios que producían estas plantaciones a través de las actividades comerciales que la nación de los judíos sefardíes, emigrada a Amsterdam y otras ciudades del Norte europeo, así como algunas firmas neerlandesas, realizaban con el territorio brasileño. Es pues esta segunda faceta, la participación en los beneficios con la extracción de materias primas, lo que marcará la pauta a dicho control. Algunos datos curiosos sobre la economía azucarera brasileña hacen alusión a estas relaciones entre propietarios, administradores de las plantaciones (colonos portugueses, judíos) y el mercado de Ámsterdam, ya desde finales incluso del siglo XVI.²⁴

⁽²⁴⁾ Ibidem.

Comercio organizado versus contrabando en el siglo XVIII

Como transportistas del comercio ajeno, los holandeses consiguieron extraer el mayor beneficio a sus empresas penetrando en los diferentes mercados preexistentes, incluyendo el hispano, necesitado siempre de productos que las flotas y galeones no podían abastecer. Su inferencia en articular los circuitos del comercio intracaribeño (lo que ellos llamaban *Kleine Vaart*) fue una de las actividades que más beneficios directos les reportó. Cornelius Goslinga describe este *Kleine Vaart* como el fenómeno más remarcable en la historia del Caribe en el siglo XVIII. Esta navegación pronto enlazó con un *Grote Vaart* directo desde la metrópolis, que había supuesto el verdadero triunfo del comercio directo neerlandés y sobre todo el triunfo de los negociantes privados en detrimento de la WIC. Ámsterdam embarcaba las *cargaoenen* directa-

mente con destino a San Eustaquio y Curaçao, y desde allí partían con destino a las diferentes colonias caribeñas. También la conexión de Paramaribo, puerto exterior principal de Surinam, sirvió, entre otras cosas, para propiciar los intercambios con toda la costa del Caribe continental, y especialmente con Venezuela. Así, debido a la eficacia de los precios de los fletes, los costes de los seguros y los gastos generales, se consiguió articular una red de transportes que llegó a ser la base del comercio multilateral entre las principales potencias europeas y sus diferentes colonias en África, Asia y América. El intercambio en este comercio triangular se basaba en la exportación a Europa de materias primas (algodón, azúcar, tabaco) y plata, al mismo tiempo que se satisfacía el comercio de Asia Oriental con ella para financiar el comercio de especias, té y otros productos. Las colonias africanas jugaron un papel de primera importancia al abastecer, no sólo de oro y otros productos preciados como el marfil a los mercados europeos, sino que proveía de uno de los factores más importantes para mantener la rentabilidad de las plantaciones: la mano de obra esclava. Las dos Compañías comerciales holandesas, la WIC y la VOC, tuvieron un papel importante en la articulación de estas rutas, y en el abastecimiento de esclavos a las plantaciones, por lo que es difícil separar este papel comercial y la formación de las economías de plantación. Ambos fenómenos eran las dos caras de una moneda que configuraban de forma sistémica el intercambio atlántico de personas y mercancías.

Al margen de los monopolios comerciales de las naciones mercantilistas, los holandeses participaron activamente en el desarrollo de una sociedad mercantil de contrabando que caracterizó la idiosincrasia del Caribe durante siglos. El comercio de contrabando era una forma de vida y casi único modo de supervivencia para los asentamientos de colonos neerlandeses y de origen judío-portugués en las Antillas y en amplias zonas continentales americanas. Según datos basados en diferentes investigaciones y sobre fiable información de la propia época, los intercambios ilegales de mayor calibre en el Caribe eran los que se llevaban a cabo entre las dos islas neerlandesas de San Eustaquio y Curaçao y las costas de Venezuela y Maracaibo.²⁵ Pero aparte del contrabando también existió un comercio denominado ilegal, pues se hacía al margen de los monopolios de las distintas naciones mercantiles y compañías de comercio, pero que se basaba simplemente en el intercambio de productos a través de unos circuitos complementarios con las rutas oficiales y que integraban económicamente la producción de algunas áreas no conectadas con dichas rutas. En realidad, el ejercicio de contrabando y la faceta de intermediadores eran dos cuestiones también muy unidas y no es posible entenderlas sin conocer la situación interna de muchos territorios caribeños. Los instrumentos comerciales y financieros neerlandeses alcanzaron un alto grado de sofisticación, y aprovechando las rutas de intercambio intracaribeño que gestionaban y la demanda de capital y esclavos, aprovecharon para desarrollar proyectos que incentivasen la producción agrícola en algunas zonas marginales. El caso más característico fue Barbados, que gracias a la intervención holandesa pasó de ser una “isla inútil” a un centro azucarero, en manos británicas, de gran productividad.²⁶

El enorme desarrollo del comercio intra-caribeño en la segunda mitad del siglo XVIII se debe a muchos factores. En la segunda mitad del siglo XVIII, este comercio era una forma adecuada y rentable de proveerse también de productos de abastecimiento para sus propios territorios coloniales en una época en que la situación atlántica se resentía por las numerosas guerras. La escasez o abundancia de ciertos productos en algunas regiones influyó en un incremento de las relaciones comerciales dentro de las distintas islas y áreas continentales caribeñas, siendo Venezuela uno de los focos más activos, relacionados sobre todo con Nueva España, Granada, las islas antillanas y de forma especial con la región de Cumaná. Ello es paralelo, no obstante, al incremento del tráfico interlope anglo-holandés desde Venezuela a Yucatán a partir de Jamaica y Curaçao en la primera mitad del XVIII, ampliamente tolerado por las autoridades coloniales en dichas regiones.

⁽²⁵⁾ Wim Klooster, *Illicit Riches*, pp. 171ss.

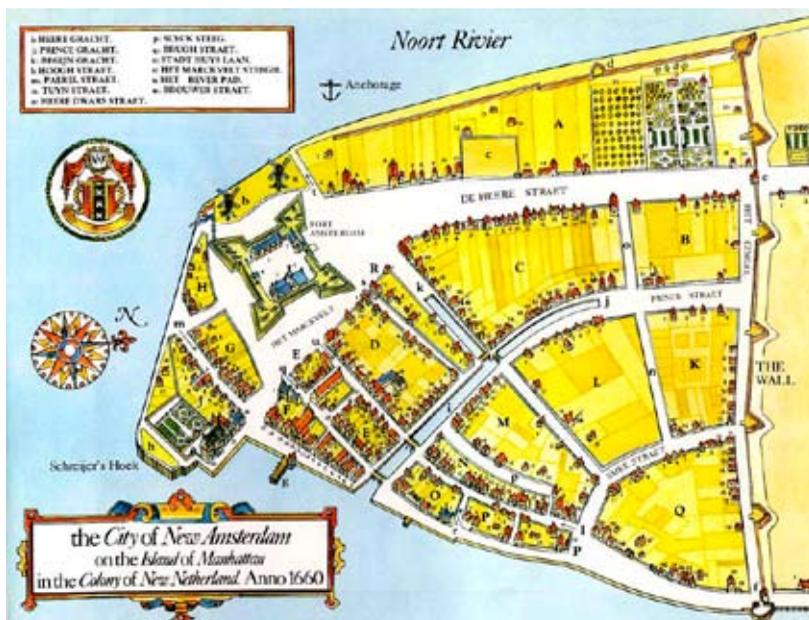
⁽²⁶⁾ Phillip D. Curtin, *The Rise and fall of the Plantation complex: Essays in Atlantic History*, Cambridge U. press, 1990.

Durante algunos períodos bélicos, y en algunos casos, las autoridades españolas permitieron el comercio con países neutrales, razón por la que, durante un tiempo, se permitió el comercio con Curaçao y las colonias francesas de Barlovento. Las flotas holandesas eran muy abundantes y regulares y conseguían mantener una posición privilegiada en el abastecimiento de vastos territorios de las costas continentales caribeñas. Ello constituirá una baza a favor de las Provincias Unidas, cuyo comercio directo enlazaba también con vastos puertos de la órbita hispana en el Caribe, incluso con el Río de la Plata. Sobre este último puerto existen datos que aseveran que a comienzos del siglo XVIII el 50% de las embarcaciones arribadas eran holandesas. Sin embargo, la costa venezolana atrajo más, desde el principio, debido a

la conjugación de dos factores: el hecho de que la región fuera una zona marginal que no interesara mucho, en principio, a otros competidores de la Europa norte, y la cercanía de la isla de Curaçao.²⁷ Será también en estos años de la segunda mitad del siglo XVIII, cuando empezará a gestarse la idea de otro cambio de estrategia: las propias compañías de comercio de Amsterdam eran conscientes de que ya a finales del XVIII era más rentable para las firmas ir abandonando el ejercicio del contrabando por una política mixta de comercio directo y forzar el desarrollo de la agricultura en dichos territorios, por lo que empezaron a proliferar proyectos de colonización agrícola, también de tipo privado, pero que buscaban la cooperación institucional con otras compañías privilegiadas e incluso con el gobierno de otros países, incluyendo España, que también colaboró en dichos proyectos aprovechando una nueva época de aperturismo político.²⁸

El desarrollo de una economía de plantación propia: las colonias de Surinam y Berbice

Varios factores, como el refuerzo del papel de los holandeses como transportistas e intermediarios financieros, el hecho de que la República no detentaba ya la posición hegemónica que había tenido durante el siglo XVII, o la gran cantidad de capital circulante en metálico, incidieron en una cierta concentración de intereses por desarrollar un complejo propio de plantaciones. Este último aspecto, la existencia de capital metálico circulante en gran abundancia, atrajo el interés de los grupos sociales neerlandeses por las inversiones en el extranjero y en negocios coloniales. Fue en este contexto de incremento de la inversión cuando se inicia una fase de monopolio directo y explotación de una colonia propia: las plantaciones de Surinam y Berbice. Desde los comienzos de la llegada de los holandeses a las costas que ellos llamaron "la Costa Salvaje" (*De Wilde Kust*) aparecieron mapas, como el de Johannes de Laet, "*Descripción de las Indias Occidentales*" o el de Jodocus Hondius, que ilustraron expediciones de los holandeses a través de los ríos Orinoco, Wiapoco y Apurwaca en fechas tempranas de 1580 y 1590.²⁹ La colonización de esta zona fue rápida y en ella intervinieron ingleses, escoceses, alemanes (que habían llegado a las costas de Venezuela), zelandeses y judíos sefardíes, en muchos casos, incluso emigrados desde Brasil o desde algunas islas antillanas. En 1632 ya existía una línea comercial entre Países Bajos y Pernambuco. Este puerto fue desde el principio (por su buena situación geográfica) el centro de reunión de los buques holandeses que luego remontaban el Orinoco para realizar intercambios con algunas comunidades indígenas. Al mismo tiempo, se instalaron algunos comerciantes-colonos europeos.



Dutch Manhattan.

⁽²⁷⁾ Klooster, *Illicit Riches*, pp. 73-89.

⁽²⁸⁾ Ana Crespo Solana, "Reflections on monopolies and Free trade at the end of the Eighteenth Century. A tobacco trading company between Puerto Rico and Amsterdam in 1784", *Itinerario*, 29/2 (2005), pp. 73-90.

⁽²⁹⁾ Jodocus, Hondius, *Nieuwe caerte van het wonderbaer ende goudrijcke landt Guiana (1598- 1599)*.

Este territorio fue objeto de planes de emigración a gran escala para familias campesinas neerlandesas y germanas, que sin embargo no se llevaron a la práctica, pero que seguían los modelos de colonización demográfica ideados por la WIC y un poco inspirados en las experiencias de Brasil y Nieuwe Nederland en Norteamérica. Pero no fueron los proyectos de colonización demográfica propiamente dichos los que marcaron el destino de la Guayana holandesa, sino las estrategias económicas y la funcionalidad que esta colonia adquirió a partir del Tratado de Breda de 1667, después de que fuera tomada durante la Guerra anglo-holandesa (1664-1688) por Abraham Crijnsen.³⁰

⁽³⁰⁾ Crespo Solana, *América*, p. 112.



Corte de Johana Maurits Van Nassau.

El Tratado de Breda ratificó la posesión neerlandesa de la colonia, que pasó a ser propiedad de la Compañía de las Indias Occidentales a cambio de Nieuwe Nederland en Norteamérica, que recayó en Inglaterra. Hay hipótesis diversas sobre este acuerdo, pero lo cierto es que ya en la década de 1650, tras la pérdida de Brasil, sin lo cual no puede entenderse la conquista de Surinam, existía la intención por parte de los comerciantes holandeses de llevar a la práctica su proyecto de colonización, basado en un sistema de plantación intensiva sobre un área de producción extensa y que no presentara los mismos problemas que tenían las islas de Curaçao y San Eustaquio para dichos planes. Ya incluso en 1613, un colono, Robert Harcourt, describía que la región tenía todas las premisas geológicas y climáticas favorables para desarrollar una plantación, después de que se produjera una deforestación controlada. Fue esta obra solo un ejemplo de la cantidad de crónicas propagandísticas que se publicaron en Londres y Ámsterdam sobre las posibles riquezas que podía generar una colonización sistemática de toda la vasta región del Amazonas, a la que ellos denominarían el “Nuevo Jordán” en una alusión clara a la tierra prometida de los hebreos.³¹ Los holandeses construyeron unos pequeños fuertes: junto al río Surinam (Nieuwe Amsterdam), y luego otro, Fort Nassau, en Berbice, cerca de las propias desembocaduras de los ríos, para controlar la navegación hacia el interior. En un principio, las firmas de Ámsterdam y los colonos-comerciantes que se asentaron en la zona, estuvieron interesados en plantar tabaco. Puede decirse que el traspaso de soberanía contribuyó a la creación de un estado colonial, pero presentaba algunas diferencias, ya que Surinam fue en principio institucionalmente organizada y controlada por la provincia de Zelanda, y administrada por una sociedad semiprivada, la Sociedad de Surinam (creada en 1680), la ciudad de Ámsterdam, la WIC y la familia del que fue su primer gobernador, la familia Van Sommelsdijk. Las características bioclimáticas de la zona determinaron un tipo de colonización caracterizada por la creación de amplias plantaciones en torno a los ríos que se fueron extendiendo según se producía la deforestación. Al mismo tiempo, los holandeses trasplantaron y modelaron al territorio los polder y canales fluviales, partiendo de los ríos, con objeto de drenar las plantaciones. Surinam se convirtió así en una sociedad hidráulica donde la apertura de canales artificiales delimitaba las plantaciones y posibilitaba el regadío. El trabajo para el mantenimiento de este sistema hidráulico era muy duro y al parecer, según los cronistas de la época entre los cuales está John Stedman, o el propio Alexander Lavaux, fue uno de los principales motivos de las continuas escapadas de esclavos negros de las plantaciones.³² Con todo, y a largo plazo, los negocios neerlandeses caribeños continuaron diversificando sus conexiones con distintas áreas productivas que controlaban para transportar sus productos, incluyendo el avituallamiento de la mercancía humana, los esclavos, y así seguir invirtiendo masivamente en las plantaciones y en el comercio de contrabando, que siguió su propia evolución interna hasta ya entrado el siglo XIX.

⁽³¹⁾ Robert Harcour, *A Relation of a Voyage to Guiana*, Printed by John Beale, 1613.

⁽³²⁾ VAN STIPRIAAN (Alex), *Surinaams contrast. Roofbouw en overleven in en Caraïbische plantagekolonie, 1750-1863*, Leiden, 1993